

Sozialismus.de

Heft 2-2020 | EUR 7,00 | C 12232 E

Monatlich Hintergründe, Analysen und Kommentare | täglich im Netz



Ausblick auf die Tarifrunden
von IG Metall und ver.di

Peter Stahn: Opel –
Marge vor Mensch

Beiträge u.a. von

Friedrich Steinfeld, Peter Kern,
Max Reinhardt, Stefan Stache,
Knut Lambertin, außerdem zur
Strategiedebatte: Ulrike Eifler
u.a., Joachim Bischoff u.a.



Dies ist ein Artikel aus der Monatszeitschrift Sozialismus.de.
Informationen über den weiteren Inhalt finden Sie unter
www.sozialismus.de.
Dort können Sie ebenfalls ein Probeheft
bzw. ein Abonnement bestellen.

Aktuelle Analysen ohne Paywall

veröffentlicht die Redaktion
zwischen den monatlichen
Printausgaben im Netz auf
www.Sozialismus.de

Illusionärer Neustart der EU?

In der Klimapolitik gibt es einen enormen Handlungsdruck. Nationale Regierungen – nicht nur in Europa –, aber auch die EU und die EZB sind herausgefordert, zu einer Politik der systematischen Durchsetzung der Klimaneutralität überzugehen. Dabei spielt die Wirtschaft der Euro-Zone – also letztlich auch die Aufrechterhaltung des erreichten Wohlstands – eine zentrale Rolle.

Die Agrarkrise

Der Beginn der diesjährigen Landwirtschaftsmesse »Grüne Woche« in Berlin stand im Zeichen der Proteste gegen die bestehende Agrarpolitik sowohl des Bundes als auch der EU.

China nicht mehr »Währungsmanipulator«

Die Einstufung Chinas als Währungsmanipulator wurde seitens der USA zurückgenommen. Dies gab das US-Finanzministerium bekannt, das seinen halbjährlichen Bericht über die Währungspolitik der wichtigsten amerikanischen Handelspartner dem Kongress übergeben hat.

Dafür brauchen wir Unterstützung!

Wie Abonent*innen und
Leser*innen das konkret machen
könnten, steht ebenfalls unter
www.Sozialismus.de

Der amerikanische »Traum« und seine Schockwellen

- Joachim Bischoff/Gerd Siebecke: 2020 – Das Jahr des Donald Trump 2
Friedrich Steinfeld: Selbstentzauberung des Westens. Trump treibt im Nahen und Mittleren Osten die Welt an den Abgrund eines Krieges 4
Peter Kern: Hey Joe. Fridays for Future und der Big Boss der Siemens AG 9
Joachim Bischoff: Ende eines langen Konjunkturzyklus?
Die Weltwirtschaft zu Beginn des neuen Jahrzehnts 12

Politische Blockade in Frankreich

- Bernhard Sander: Modernisierung mit neoliberalen Methoden. Macrons Rentenreform, gewerkschaftliche Proteste und Le Pens weiterer Aufstieg 22

Zur LINKEN Strategiedebatte

- Ulrike Eifler/Monika Heim/Jana Seppelt/Christiane Tenbenschel/
Stephan Marquardt/Ingo Meyer/Jan Richter/Torsten Steidten:
Die Perspektiven abhängig Beschäftigter stärken 28
Joachim Bischoff/Michael Brie/Richard Detje/Cornelia Hildebrandt/
Hasko Hüning/Dieter Klein/Björn Radke/Gerd Siebecke/Daniela Trochowski/
Axel Troost/Harald Wolf: Für den Richtungswechsel der Politik kämpfen 32

Sozialstaat

- Max Reinhardt/Stefan Stache: Auf dem Weg zum neuen linken Projekt?
Die SPD mit Saskia Esken und Norbert Walter-Borjans 35
Joachim Bischoff/Wolf von Matzenau: Linke Zukunftsperspektive –
Schaffung eines demokratischen Sozialstaates 41
Joachim Rock: Die gespaltene Gesellschaft und ihre Freunde
(zu Butterwege, Die zerrissene Republik) 48
Knut Lambertin: Mehr als eine Schwächung der Gewerkschaften!
Neue Gesetzesänderungen zur sozialen Selbstverwaltung 49

Forum Gewerkschaften

- Forum Gewerkschaften: Nicht auf die »Leimspur der Lohnzurückhaltung«
locken lassen. Zur Tarifrunde 2020 für mehr als 10 Mio. Beschäftigte 53
Peter Stahn: Opel – Mensch vor Marge? Fehlanzeige!
Was bringt die neue Vereinbarung? 57
Richard Detje: Elektromobilität – Beschäftigungseffekte 60
Otto König: Radikalisierung der Neuen Rechten 62

Besprechungen | Impressum | Veranstaltungen | Film

- Michael Löwy: Ein tragischer Held des Kommunismus
(zu Ronald Friedmann, Arthur Ewert) 65
Werner Röhr: Spannende Lebenswege in der DDR (zu Siegfried Prokop) 66
Impressum 51
Veranstaltungen & Tipps 68
Marion Fisch: Die Wütenden (Filmkritik) 69

Opel: Mensch vor Marge? Fehlanzeige!

Was bringt die neue Vereinbarung?

von ■ Peter Stahn



Michael Lohscheller, Bernhard Mattes und Angela Merkel auf der IAA 2019 (Foto: Andreas Liebschmer/Opel Automobile GmbH/obs)

Angesichts des dramatischen Wandels in der Autoindustrie, bei dem bis zu 400.000 Arbeitsplätze in der deutschen Zulieferer- und Herstellerindustrie gefährdet sind, soll den Unternehmen und ihren Beschäftigten, wie kürzlich auf dem in Berlin stattgefundenen »kleinen Autogipfel« beschlossen, staatliche Hilfe gewährt werden. Bei den geplanten Maßnahmen geht es vor allem darum, für die durch den Wandel vom Verbrennungs- zum Elektromotor den von Arbeitsplatzverlust bedrohten Beschäftigten den Zugang zu Kurzarbeit zu erleichtern und sie für neue Aufgaben im Zuge der Digitalisierung zu qualifizieren.

Opel hingegen bestätigt in diesen Tagen unsere Analyse,¹ sich in der krisengetriebenen Transformation der Autoindustrie vor allem mit weiterem Arbeitsplatzabbau pur aufzustellen.

Der französische Mutterkonzern PSA hatte Opel im August 2017 mit rund 19.000 Beschäftigten in den deutschen Werken übernommen. Mitte 2018

schlossen Opel-Management, Betriebsrat und IG Metall den »Zukunftstarifvertrag« mit dem Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen bis 2023 als zentralem Punkt. Seitdem haben rund 6800 Beschäftigte einem vorzeitigen – noch nicht von allen bis heute vollzogenen – »sozialverträglichen« Ausstieg über Altersteilzeit, Vorruhestand oder Abfindungen zugestimmt. Zum gesamten Maßnahmenpaket gehörte auch der Verkauf eines Teils des Rüsselsheimer Entwicklungszentrums an den Dienstleister Segula. 700 Opel-Mitarbeiter des Entwicklungszentrums wechselten dort hin, 1400 wählten eine Abfindung. Aktuell sind laut IG Metall in Deutschland noch knapp 15.000 Mitarbeiter an Bord, also fast 4000 weniger als vor der Übernahme durch PSA.

Und der rigorose Arbeitsplatzabbau wird fortgesetzt. Zum einen, weil neue Überkapazitäten im Konzern entstanden sind: durch die Fusion von Fiat-Chrysler und PSA, Umsatzrückgänge

auf dem Weltmarkt und aufgrund des Fakts, dass für Elektroautos weniger Arbeitskräfte nötig sind als für Benziner und Dieselaautos. Bei Opel ging der Absatz im letzten Jahr noch einmal um 6,4% zurück. Zum

**Forum
Gewerkschaften**

anderen lässt PSA-Chef Tavares keine Zweifel darüber aufkommen, dass es Investitionen in Elektromobilität nur im Verein mit einer hohen Unternehmensrendite geben kann: »Mit der Elektromobilität sinken die Margen der Unternehmen. Entweder können wir also den Preis erhöhen oder Restrukturierungen vornehmen, um Verluste zu vermeiden.« (FAZ, 12.9.2019)

Peter Stahn ist aktiv in den Sozialistischen Studiengruppen (SOST) und Redakteur von vorortLinks.

¹ Peter Stahn: Opel – wie weiter? Menetekel für eine krisengetriebene Transformation der Autoindustrie? In: Sozialismus 12/2019, S. 49-53.

Die Vereinbarung

Unter dem Druck der Konzernzentrale wird Opel abermals Tausende Arbeitsplätze abbauen. Das am 13. Januar 2020 den Beschäftigten angekündigte »Eckpunktepapier« zwischen Geschäftsführung und Gesamtbetriebsrat sieht vor, dass die »freiwilligen« Programme zum Personalabbau durch Altersteilzeit, Vorruhestand und Abfindung deutschlandweit für die Jahrgänge bis 1963 wieder geöffnet werden. Für die Jahrgänge bis 1965 soll im Rahmen einer Einigungsstelle weiterverhandelt werden. Genaue Zielgrößen für die einzelnen Werke wurden nicht genannt. Damit sollen bis Ende 2021 weitere 2100 Stellen entfallen. Im Gegenzug erhalten die verbleibenden Beschäftigten einen um

Forum Gewerkschaften

zwei Jahre bis 2025 verlängerten Kündigungsschutz.

Ein darüber hinausgehender Automatismus soll bei einem noch drastischeren Kahlschlag greifen. Konkret: Sofern Opel mehr als 2100 Stellen abbaut, wird der Kündigungsschutz schrittweise ausgeweitet, zunächst bis Mitte 2027. Werden mehr als 3100 Stellen gestrichen, verlängert sich der Kündigungsschutz für die immer weniger in den Werken Verbleibenden bis Mitte 2029. Die Vereinbarung gilt für alle drei Standorte: Rüsselsheim, Kaiserslautern und Eisenach. Das ermöglicht der Geschäftsführung die Streichung von bis zu 4100 Arbeitsplätzen – die Zustimmung des Betriebsrats und genügend »Freiwillige« vorausgesetzt. Stellt man in Rechnung, dass bereits 6800 Stellen gestrichen wurden, wird sich die Belegschaft mit dem nun beschlossenen Abbau innerhalb von vier Jahren halbiert haben. Angesichts des nicht nachlassenden Drucks der Geschäftsführung, die Kosten weiter zu senken, konnten Betriebsrat und IG Metall einen verlängerten Kündigungsschutz und sozialverträglichere Maßnahmen sichern. Zudem erhalten die 300 Auszubildenden eine Übernahmegarantie (vgl. Handelsblatt v. 14.1.2020).

Die Standorte

Im Stammwerk *Rüsselsheim* ging der Absatz des Flaggschiffs Insignia im ersten Halbjahr 2019 von 43.000 auf 29.500 Einheiten dramatisch zurück – ein Minus von mehr als 31%. Der Grund: »Die Marktforscher von IHS (ein Londoner Marktforschungsinstitut, bekannt für seine Konjunktüreinschätzungen;PS) schätzen, dass Opel aufgrund der schwachen Nachfrage die Produktion des Insignia dieses Jahr beinahe halbieren dürfte – von 95.000 auf 52.000 Einheiten im Stammwerk in Rüsselsheim. Bis zu einer möglichen Neuauflage des Insignia im Jahr 2024 sollen die Fertigungszahlen sukzessive weiter sinken. Klassische Limousinen werden zunehmend zu Ladehütern.« (Handelsblatt v. 28.9.2019)

Seit vergangener Herbst wird nicht nur wegen des Insignia-Einbruchs mit Lohneinbußen kurzgearbeitet. Die Produktion eines zweiten, von der Geschäftsführung schon im »Zukunftsvertrag« zugesicherten Modells, dem neuen Astra, das in allen Versionen inklusive einer Elektro-Hybrid-Version gebaut werden soll, läuft erst im November 2021 schrittweise an. Das Massenmodell könnte – bei ausreichender Nachfrage – den Zweischichtbetrieb am Standort in Zukunft wieder sichern und das Werk besser auslasten. In den Fabrikbereichen Teilebau, Getriebewerk, Prototypenbau, Presswerk, Werkzeugbau, Schmiede und Engineering fehlt es dagegen an Investitionen.

Der Standort Rüsselsheim, an dem rund 70% der deutschen Opelner beschäftigt sind, könnte vom Stellenabbau überproportional getroffen werden. Betroffen sein könnte vor allem das Entwicklungszentrum. Rüsselsheim soll zwar ein Kern des Entwicklungsnetzwerks des PSA-Konzerns bleiben und unter anderem Design und Entwicklung aller zukünftigen Opel-Modelle übernehmen. Zusätzlich soll es verantwortlich sein für weltweite Aufgaben innerhalb des PSA-Konzerns, etwa bei der Entwicklung von leichten Nutzfahrzeugen und einer neuen Motorenfamilie. Grund zur Besorgnis sind jedoch bereits bestehende Überkapazitäten, die mit der kürzlich vollzogenen Fusion zwi-

schen PSA und Fiat-Chrysler durch einen konzernweiten Überhang an Ingenieuren sich noch verschärfen dürften. Die IG Metall hofft allerdings, mit der Vereinbarung eine Art Obergrenze für die Stellenstreichungen eingezogen zu haben.

Am Opel-Standort *Kaiserslautern* ist seit Dezember vergangenen Jahres der Weg frei für die seit längerem geplante Batteriezellenfabrik. Damit stellt sich für die Beschäftigten des Komponentensystems von Opel über den vereinbarten Kündigungsschutz hinaus und zugleich für die Region eine Perspektive her. Die EU-Kommission genehmigte im Dezember entsprechende Förderprogramme von Mitgliedstaaten, die auch das Programm des Bundeswirtschaftsministeriums für eine Batteriezellenfertigung in Kaiserslautern einschließen. Zuständig für den Aufbau soll ein Joint Venture aus PSA und dem französischen Energieanbieter Saft sein. Dem Vernehmen nach könnte die Fabrik ab 2023 aufgebaut werden und 2000 Arbeitsplätze schaffen. Auch in Frankreich soll eine Fabrik entstehen. Das Ganze ist Teil einer europäischen Batterie-Allianz (vgl. dpa, 9.12.2019). Außer innovativen Batteriemodulen sollen sichere Recycling-Verfahren entwickelt werden. Sollte das Unternehmen erfolgreich sein und höhere Erträge abwerfen als erwartet, sollen die Firmen einen Teil der erhaltenen Steuergelder an den betreffenden Staat zurückzahlen.

Für das Werk in *Eisenach* steht schon länger fest, dass ab Anfang März 2020 mit der Produktion eines Elektrohybridmodells, des Kompakt-SUV Grandland X, begonnen wird. Eisenach war nach der Übernahme von Opel durch PSA das erste Werk, dessen Produktion komplett auf den neuen PSA-Standard umgestellt wurde. Nach der Einstellung der Produktion des Kleinwagens Corsa verließen etwa 400 Arbeitnehmer mit Abfindungen oder Altersteilzeit die Thüringer Fabrik. Im Zuge der Umstrukturierung nutzt Opel mit dem Grandland X zum ersten Mal die für alle Werke einheitliche PSA-Plattform, allerdings nur für dieses eine Modell. Auf der Fertigungsline können mit derzeit 1400 Beschäftigten sowohl Diesel, Benziner als auch elektrische Varianten produziert werden



Grafik: pxhere/cc0

– je nachdem, welche Antriebsform gerade nachgefragt wird.

Der Anlauf der Produktion in Eisenach steht unter enormem Erfolgsdruck. Denn der Grandland X wird zum einen in interner Konkurrenz zum aktuell auch noch im französischen Sochaux montierten, weitgehend baugleichen »Auto des Jahres 2017« und nach Expertenansicht dem Opel designtechnisch überlegenen Peugeot 3008 gebaut, zum anderen muss er sich im Wettbewerb mit dem VW Tiguan und anderen Kompakt-SUVs auf dem Markt bewähren. Opel verspricht sich vom Grandland X, neben dem nach wie vor volumenstärksten Fahrzeug von Opel, dem im spanischen Saragossa gebauten neuen Corsa, stärkeres Wachstum und höchste Renditen.

Opel erhofft sich auch eine erneute Markterschließung in Russland. Skeptiker wie der Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer meinen hinsichtlich der Krisenfestigkeit des Standorts Eisenach allerdings: »Im zyklischen Autogeschäft braucht es eigentlich zwei Modelle, um eine Fabrik optimal auslasten zu können.« (Handelsblatt, 28.9.2019)

Der Betriebsratschef des Opel-Werks in Eisenach begrüßt indes die mit dem Unternehmen ausgehandelten Eckpunkte zur Beschäftigungssicherung. Der befürchtete harte Sanierungskurs sei ausgeblieben, für junge Leute gebe es jetzt bessere Perspektiven, in das Unternehmen hineinzukommen, für Ältere sei der Weg aus der Arbeit leichter geworden. Außerdem soll als Bestandteil des »Eckpunktepapiers« für alle Standorte ein Qualifikations- und Weiterbildungs-

programm aufgelegt werden. Ein Versprechen für die Zukunft.

Opels Zukunft

Der Einstieg in die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte soll u.a. in einem Joint Venture abgesichert werden. In Allianz mit dem japanischen Elektromotor-Spezialisten Nidec, an dem jeder der Partner 50% hält, fertigt das Gemeinschaftsunternehmen seit Beginn des Jahres Elektromotoren in Frankreich. Die E-Motoren sollen in reinen Elektroautos als auch in Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen aller Marken – also Peugeot, Citroën, DS und Opel – zum Einsatz kommen. Die neue Montagelinie für elektrifizierte und herkömmliche Antriebsstränge soll im Jahr 2020 über eine Produktionskapazität von 120.000 Einheiten verfügen und dank ihrer flexiblen Konzeption im Jahr 2021 bereits 180.000 Einheiten und schlussendlich 900.000 Einheiten erreichen. Das gesamte Angebot (voll-)elektrischer Fahrzeuge der PSA-Marken, sowohl Pkw als auch leichte Nutzfahrzeuge, soll mit der neuen Technologie ausgestattet werden (vgl. elektro-news, 21.11.2019). Bis 2025 sollen alle Modelle der Groupe PSA in einer vollelektrischen oder Plug-in-Hybrid-Version erhältlich sein. Die Elektrifizierung der Antriebspalette ist für alle Hersteller wichtig, weil sie ab 2021 die CO₂-Grenzwerte der EU von 95 g/km erfüllen müssen und die »klimaneutralen« Einheiten auf die Flottenziele angerechnet werden.

Die Elektrifizierung der Modellpalette und die sie begleitende Absatzkrise der konventionellen Flotte bedeuten sinkende Margen. Für PSA heißt das Restrukturierung, also Durchforstung des Konzerns von der Logistik über die Forschungsabteilung bis zu den Werken in jedem Detail. Der Produktionschef der PSA-Gruppe, Yann Vincent, nannte als Konzernziel eine Nettokosteneinsparung von 700 Euro pro Fahrzeug über alle Marken von PSA hinweg. »Effizienzsteigerung ist die einzige Möglichkeit, die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens zu sichern.« (Manager Magazin, 28.9.2019) Opel nutzt zur Erfüllung der Vorgaben – neben dem Abbau von Arbeitsplätzen – die »Skaleneff-

ekte«, indem mehr Wagen auf PSA-Plattformen gebaut

werden. Opel dürfte auf diese Weise das Renditeziel von sechs Prozent im Gesamtjahr 2019, das erst für 2026 erwartet wurde, schon erreicht haben und liegt dabei dicht bei der konzernweit geforderten Rendite von 8,7%.

Über den Einstieg in die Elektrifizierung und die »Allokation« der Astra-Fahrzeugmodelle für Rüsselsheim hinaus gibt es keine konkreten Aussichten für die Opel-Beschäftigten, dass sie an der Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte und der Digitalisierung mitwirken könnten. Investitionen in Qualifizierung und Umschulung bleiben bei Opel – wenn überhaupt – Programme für die Zukunft. Die Beschäftigten sind damit dem permanenten Rationalisierungsdruck, Kurzarbeit und der Angst vor Arbeitsplatzverlust (nach Auslaufen des Kündigungsschutzes) perspektivlos ausgesetzt. Eine Atmosphäre der Demotivation und Intransparenz lässt sie ihre Arbeits- und Lebensbedingungen als zunehmend belastend erleben. Stellvertretend die Aussage eines Beschäftigten zur Work-Life-Balance: »Dadurch, dass viel Personal abgebaut wird, aber kaum noch Neuprojekte laufen, die Franzosen diese wenigen auch noch an sich ziehen – less work, no balance« (aus: kununu.com, Opel als Arbeitgeber). Marx' Aussage hat von ihrer Gültigkeit nichts eingebüßt: »Die Ökonomisierung der gesellschaftlichen Produktionsmittel, erst im Fabrikssystem treibhausmäßig gereift, wird in der Hand des Kapitals zugleich zum systematischen Raub an den Lebensbedingungen des Arbeiters« (MEW 23, S. 449) und entwickle sich bis zum vollständigen Gegensatz gegenüber den Beschäftigten. Sie führt letztlich auch bei Opel wie zuvor im PSA-Konzern zu massivstem Arbeitsplatzabbau ohne eine Option der Beschäftigten für die Zukunft. Opel ist ein Paradebeispiel für den Zynismus der Konzerne, statt auf die Zukunftssicherung der Beschäftigten nur auf das Erreichen des nächsten Margenziels zu setzen.

Probelesen

Wenn diese Probe-Lektüre Sie davon überzeugen konnte, dass Sozialismus das Richtige für Sie mit fundierten Beiträgen zu den Themen

- Berliner Republik/Linke Alternativen
- Wirtschaft & Soziales/Forum Gewerkschaften
- Internationales/Krieg & Frieden
- Buchbesprechungen/Filmkritiken
- sowie zweimonatlich einem Supplement zu theoretischen oder historischen Grundsatzfragen

ist, sollten Sie gleich ein Abo bestellen (und eines der Bücher aus dem VSA: Verlag als Prämie auswählen). Wenn Sie weitere Argumente benötigen, nehmen Sie ein Probeabo (www.Sozialismus.de). Beides geht auch mit dem beigefügten Bestellschein (bitte auf eine Postkarte kleben oder faxen an 040/28 09 52 77-50)

- Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum Preis von € 70,- (incl. Porto; Ausland: + € 20 Porto). Ich möchte die Buchprämie Kapital 68er ABC
- Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum verbilligten Preis von € 50,- (für Arbeitslose/Studenten). Ich möchte die Buchprämie Kapital 68er ABC
- Ich bestelle ein Sozialismus-Probeabo ab Heft _____ (3 Hefte zum Preis von € 14,-/Ausland € 19,-).
- Bitte schicken Sie mir ein kostenloses Probeexemplar.

Name, Vorname

Straße

Plz, Ort

Datum, Unterschrift

Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb einer Woche bei der Redaktion Sozialismus, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg, widerrufen kann. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum, 2. Unterschrift

Bitte als
Postkarte
freimachen

Antwort

Redaktion Sozialismus
Postfach 10 61 27
20042 Hamburg

Abo-Prämie

Eines dieser Bücher aus dem VSA: Verlag erhalten Sie, wenn Sie Sozialismus abonnieren oder uns eine/n neuen AbonnentIn nennen (nicht für Probeabo). Bitte auf der Bestellkarte ankreuzen!

Mehr zum Verlagsprogramm:
www.vsa-verlag.de

